



(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 92890094.3

(51) Int. Cl.⁵: **B60C 11/12**

(22) Anmeldetag: 16.04.92

(30) Priorität: 21.05.91 AT 1029/91

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
25.11.92 Patentblatt 92/48

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT DE FR GB IT

(71) Anmelder: Semperit Reifen
Aktiengesellschaft
Wienersdorferstrasse 20-24
A-2514 Traiskirchen (AT)

(72) Erfinder: Beckmann, Otto, Dr.
Kapellengasse 5/1/5/21
A-2514 Traiskirchen (AT)
Erfinder: Loidl, Helmut, Ing.
A-2393 Sparbach 33 (AT)

(74) Vertreter: Vinazzar, Edith et al
Semperit Reifen Aktiengesellschaft
Patentabteilung Wienersdorferstrasse 20-24
A-2514 Traiskirchen (AT)

(54) Fahrzeugluftreifen.

(57) Die Lamellenfeineinschnitte (17) in Profilelementen (14) der Lauffläche eines Reifens sind mit dreidimensional strukturierten Wandbereichen versehen, die sowohl in lateraler als auch in radialer Richtung Relativbewegungen gegenüberliegender Wandbereiche einschränken, um solcherart sowohl das Fahrverhalten als auch das Verschleißverhalten (Ausbrüche, unregelmäßiger Abrieb) derartiger Lamellenreifen zu verbessern.

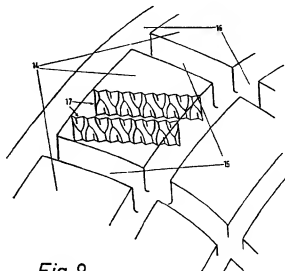


Fig. 9

Die Erfindung betrifft einen Reifen mit einer Lauf-
fläche, die Profilelemente wie Blöcke, in Umfangsrich-
tung verlaufende Rippen oder dergleichen aufweist,
die mit Lamellenfeineinschnitten versehen sind, de-
ren Wandbereiche eine von der Ebene abweichende
Form aufweisen.

Die Erfindung betrifft ferner auch Reifenformla-
mellen zum Erstellen von Lamellenfeineinschnitten
an Reifenlaufflächen.

Es ist bekannt, daß für die Griffeligenschaften ei-
nes Reifens die beim normalen Abrollen, beim Brems-
en und beim Beschleunigen auftretende Gleitrei-
bung zwischen dem Reifen und dem Untergrund eine
wesentliche Rolle spielt. Beim fahrenden Fahrzeug ist
zwischen Reifen und Untergrund stets ein Schlupf
vorhanden, wobei beim Bremsen und Beschleunigen
sowie beim Kurvenfahren ein wesentlich größerer
Schlupf auftritt als beim normalen Abrollen. Es ist nun
bekannt, daß ein Verringern des Schlupfes sowohl die
Griff- und die Hafteligenschaften, als auch die Hand-
lingeigenschaften von Reifen verbessern hilft und es
ist daher ein Entwicklungsschwerpunkt, den Schlupf
möglichst gering zu halten. Die zu diesem Zweck bis-
her gesetzten Maßnahmen wurden einerseits auf der
Laufflächenmischungsseite und andererseits auf der
konstruktiven Seite, also durch entsprechende Ge-
staltung des Laufflächenprofils, vorgenommen. Der
Beitrag, den die Laufflächenmischung dabei leisten
kann, läßt sich kurz so zusammenfassen, daß der
Laufflächenummul in der Lage sein soll, beim Gleiten
des Reifens über Unebenheiten des Untergrundes
zyklische Deformationen zuzulassen, die einen Teil
der kinetischen Energie aufzufahren. Als konstruktive
Maßnahme hat sich bisher bewährt, Lamellenfeinein-
schnitte in einer Breite von 0,4 bis ca. 0,8 mm in den
Profilelementen auszubilden, um zusätzliche Griff-
kanten zu schaffen, die zu einer Verringerung des
Schlupfes beitragen. Die schlupfvermindernde Wir-
kung von Reifenfeineinschnitten ergibt sich aber nicht
bloß durch zusätzliche Griffkanten. Vor allem bei troc-
kener Fahrbahn und starken Reifendeformationen, -
Bedingungen, die etwa auch beim Test auf Fahrver-
halten ("Handling") gegeben sind - reiben die gegen-
überliegenden Wandungen von Reifenfeineinschnit-
ten stark aneinander. Die dabei auftretenden Reibver-
luste werden der kinetischen Energie des Reifens ent-
zogen und wirken ebenfalls schlupfvermindernd.

Es hat sich jedoch herausgestellt, daß die her-
kömmliche Lamellierung des Laufflächenprofils
trotzdem eine gewisse Verschlechterung im Handling
(Fahrverhalten) bewirkt. Dies liegt daran, daß Reif-
feineinschnitte stets auch eine Labilisierung der Auf-
standsgeometrie des Reifens bedeuten. Bei hohen
Fahrgeschwindigkeiten wirkt sich das Labilisieren
stärker aus als die positiven Effekte der zusätzlichen
Griffkanten oder der dissipierten Reibenergie.

Weitere Nachteile, die sich aus der Anwendung
von Reifenfeineinschnitten ergeben können, sind das

erhöhte Aufnehmen von Steinen, Ausbrüche, die vom
Grund der Reifenfeineinschnitte ausgehen und un-
regelmäßiger Abrieb.

Um die Nachteile von Feineinschnitten zu mildern,
ist es Stand der Technik und häufige Praxis, die Tiefe
der Feineinschnitte zu reduzieren, sei es über die ge-
samte Breite des Feineinschnittes oder auch nur ab-
schnittsweise. Dies bedeutet jedoch, daß während
des Reifenlebens solche angehobenen Feinein-
schnitte früher oder später zur Gänze oder teilweise
verlorengehen, woraus zwangsläufig eine mehr oder
minder sprunghafte Verschlechterung der Griffelge-
schaften der Reifen resultiert. Es ist ferner Stand der
Technik anstelle von völlig ebenen Reifenfeinein-
schnitten, Einschnitte zu verwenden, die in radialer
Draufsicht gesehen wellen- oder zickzackförmig
sind. Dadurch wird ein Aneinandervorbeigleiten ge-
genüberliegender Wandhälften der Feineinschnitte in
lateralen Richtung wesentlich erschwert. Gegenüber
völlig ebenen Reifenfeineinschnitten ergibt sich solch-
erart vor allem ein Vorteil im Fahrverhalten. Es sind aber
auch Feineinschnitte bekannt, bei denen ein Zickzack
oder eine Wellung in die Tiefe der Reifen verlaufen.
Solcherart entstehende querorientierte Kanten inner-
halb der Feineinschnitte werden z.B. in der DE-OS
1480 932 dazu genutzt, das Eindringen von Steinen
bzw. deren Weiterwanderung zur Gürtelkonstruktion
hin zu verhindern. Weiters werden z.B. in der EP-A1
0 282 765 spiegelbildliche Paare von Feineinschnit-
ten mit in die Tiefe verlaufendem Zickzack vorge-
schlagen. Die solcherart sich ergebende stets entge-
gensetzte Neigung paariger Feineinschnitte soll
insbesondere den Griff auf nasser, schneeiger oder
eisiger Fahrbahn verbessern. Das in die Tiefe verlau-
fende Zickzack bewirkt ferner, daß zum Grund der
Reifenfeineinschnitte hin die Relativbewegungen der
aneinandergrenzenden Wandungen zueinander im-
mer mehr abnehmen. Damit wird die Gefahr von Ein-
rissen am Grund der Feineinschnitte zurückgedrängt,
und auch die Neigung zu unregelmäßigem Abrieb
entschärft.

Alle bisherigen wellen- oder zickzackförmigen
bzw. von der Ebene abweichenden Reifenfeinein-
schnitte schränken die Relativbewegung der anein-
andergrenzenden Wandungen zueinander nur in der
Richtung des Wellenverlaufes bzw. Zickzackverlau-
fes ein. In der Richtung senkrecht hierzu sind die
Wandungen der Feineinschnitte durch durchlaufende
gerade Strecken beschreibbar.

Hier setzt nun die Erfindung ein, die sich die Auf-
gabe gestellt hat, sowohl eine Verbesserung im
Handling als auch verbesserte Beständigkeit gegen
Einrisse die vom Grund der Feineinschnitte ausge-
hen, sowie ein Zurückdrängen des unregelmäßigen
Abriebs zu erreichen. Ziel der Erfindung ist es ferner,
die Reibung der aneinandergrenzenden Wandungen
der Feineinschnitte bei Deformationen, die durch
Bremsen, Beschleunigen oder Kurvenfahren ausge-

löst werden, zu erhöhen, um über diese dissipative Komponente den Reifenschlupf zu vermindern.

Geleitet wird die gestellte Aufgabe erfindungsgemäß dadurch, daß die Lamellenfeineinschnitte zumindest zum Teil einander zugeordnete 3-dimensional strukturierte Wandbereiche mit Kanten sowie vor- bzw. rückspringende Flächen aufweisen. Damit ist sichergestellt, daß die Wandbereiche der Feineinschnitte in keiner Richtung durchgehende Geraden enthalten. Vorzugsweise ist dabei vorgesehen, daß die Kanten der strukturierten Wandbereiche bogenförmig gekrümmt sind und/oder ein Netzwerk bilden und/oder miteinander verzweigt sind.

Durch die Erfindung wird somit auf einfache Weise die Möglichkeit geschaffen, die Relativbewegungen aneinandergrenzender Wandungen von Reifenfeineinschnitten in lateraler und radialer Richtung gering zu halten, und außerdem einen Teil der kinetischen Energie des schlupfenden Reifens wirkungsvoll über Reibung in Wärme umzuwandeln. Die Struktur der Wandbereiche der Lamellenfeineinschnitte läßt deren primären Zweck, nämlich an der Profiloberfläche zusätzliche Griffkanten zu bilden, unberührt.

Erfindungsgemäße Ausgestaltungen von derartigen Reifen sowie Reifenform-Lamellen zur Herstellung von solchen Lamellenfeineinschnitten sind in unterschiedlichen Varianten in den Unteransprüchen enthalten.

Die Erfindung wird nun anhand der Zeichnung, die mehrere Ausführungsbeispiele darstellt, näher beschrieben. Dabei zeigen die Fig. 1 bis 8 unterschiedliche Ausführungsvarianten von nach der Erfindung gestalteten Reifenformlamellen, jeweils in zwei Darstellungen, wobei die obere Darstellung jeweils dem ebenen Blech 1-1^{VI} mit eingezeichneten Knicklinien entspricht und die untere Darstellung die fertige Lamelle 2-2^{VI} aufzeigt, die zumindest im wesentlichen auch einer Ansicht auf dem entsprechend strukturierten Wandbereich eines Feineinschnittes entspricht, und Fig. 9 eine Schrägansicht eines Ausschnittes eines Laufflächenprofils eines Fahrzeugluftreifens mit nach der Erfindung gestalteten Lamellenfeineinschnitten zeigt.

Sämtliche in den Zeichnungsfiguren dargestellten Ausführungsformen von nach der Erfindung strukturierten Feineinschnitten bzw. Lamellenblechen lassen sich durch Prägung der Lamellenbleche und somit auf sehr einfache Weise herstellen.

In den Zeichnungsfiguren ist eine Darstellung gewählt, bei der der obere Endbereich des jeweiligen Lamellenbleches am fertigen Reifen dem der Straßenoberfläche zugeordneten Endbereich des Feineinschnittes entspricht. Auf die Verankerung der Lamellenbleche in einer Reifenform wird weiters nicht näher eingegangen, da dieser Vorgang in üblicher Weise vor sich gehen kann. Es ist also beispielsweise möglich, die Lamellenbleche in die Reifenform einzugießen, dabei kann die gesamte Lamelle eine Prä-

gungsstruktur nach der vorliegenden Erfindung aufweisen. Nach der Erfindung gestaltete Lamellenbleche können auch in erodierte Formen eingesetzt werden; dabei ist die Kontaktstelle zur Form entsprechend zu gestalten, um ein Einstekken in die Reifenform zuzulassen.

Fig. 1 zeigt nun eine Ausführungsvariante einer Lamelle 2, mit parallel zueinander verlaufenden und der Querrichtung zugeordneten wellen- oder sinusförmigen Knicklinien 3. Dabei sind über die Breite der Lamelle 2 mehrere Wellenberge und Täler abgebildet. Wie aus der oberen Abbildung in Fig. 1 ersichtlich, sind die Wellenzüge um den Betrag C voneinander verschoben. Der daraus resultierende kürzeste gegenseitige Abstand B zwischen benachbarten Wellenzügen wird in einem Bereich zwischen 0,5 bis 3 mm gewählt und beträgt bevorzugt ca. 1,2 mm. Die Amplitude A der Wellenzüge im Blech 1 soll nicht kleiner als C/2 und nicht größer als 3 C sein. Die Länge D entspricht einer Viertelwellenlänge. Beim Formen des Bleches 1 zur Lamelle 2 wird nun um die Knicklinien 3 bis zu einem Knickwinkel γ gebogen. Bevorzugte Knickwinkel γ liegen in einem Bereich von 150 bis 90°. In der axonometrischen Darstellung 2 ist $\gamma = 120^\circ$ gewählt. Beim Formen verringert sich die Länge D und vergrößert sich die Amplitude A und es entstehen nichtebene Flächen 13a, 13b. Die Prägertiefe p, die aus Fig. 1 ebenfalls ersichtlich ist, wird in einem Bereich von 0,5 bis 3 mm gewählt und beträgt bevorzugt 1,8 mm. Das Lamellenblech selbst wird in einer Stärke von ca. 0,4 bis 0,8 mm gewählt.

Wenn bei der Beschreibung der nun folgenden Ausführungsvarianten nichts Abweichendes erwähnt ist, so treffen die erwähnten Dimensionen für den Abstand benachbarter Knicklinien, die Prägertiefe und die Stärke des Lamellenbleches auch auf diese Varianten zu.

Bei der in Fig. 2 dargestellten Ausführungsform ist eine Schar von gebogenen Knicklinien 3a'-3h' vom Lamellengrund beginnend fächerförmig über die Lamelle 2' geführt. Der Fig. 2 ist zu entnehmen, daß die Prägertiefe p' der Lamelle 2' nicht einheitlich ist. Die maximale Prägertiefe p'max kann hier bis zu etwa 7 mm betragen.

Bei der in Fig. 3 dargestellten Ausführungsvariante sind im Blech 1" zwei jeweils parallel zueinander verlaufende Scharen von vorgegebenen Knicklinien gezeigt. Die in Querrichtung zickzackförmig verlaufenden Linien werden beim Formen zu zickzackförmigen Knicklinien 3", die in ihrer Ebene parallel zur Hauptebene der geprägten Lamelle 2" bleiben. Die im Blech 1" radial liegenden geraden Linien werden beim Formen auch zu zickzackförmigen Knicklinien 4", die aber in ihren Ebenen senkrecht zur Hauptebene der Lamelle 2" zu liegen kommen. Die beiden Scharen von Knicklinien 3", 4" ergeben gemeinsam ein Knicklinien-Netzwerk. Die durch die Prägung der Lamelle 2" geschaffenen einzelnen Prägungsflächen

entsprechen Parallelogrammen oder Rhomben. Diese sind, für die gesamte Lamelle 2" betrachtet, bevorzugt gleich grob. Bei dieser Variante ist es weiters, wie dargestellt, günstig, wenn die der Querrichtung zugeordneten Knicklinien 3", in der Querrichtung der Lamelle 2" betrachtet, mit den nächsten und den übernächsten benachbarten Knicklinien 3" überlappen. Solche ein Überlappen kann gefördert werden durch ein Verkleinern des Parallelogrammwinkels α'' , aber auch durch ein stärkeres Prägen (kleinere Knickwinkel γ''), oder durch ein kleineres Verhältnis B''/D'' . Der Nutzen der beschriebenen Überlappung besteht darin, daß beim Abfahren des Reifens keine sprunghafte Veränderung in der Funktion der Lamelle 2" auftritt. In Fig. 3 sind neben α'' und γ'' weitere Winkel eingezeichnet. Der Winkel δ'' ist der Knickwinkel von die Knicklinie 4", φ'' ist der Zickzackwinkel der Knicklinie 3". Es gelten folgende Beziehungen:

$$\sin \frac{\varphi}{2} = \sin \alpha \cdot \sin \frac{\delta}{2}$$

$$\tan \frac{\varphi}{2} = \tan \alpha \cdot \sin \frac{\gamma}{2}$$

Fig. 4 zeigt eine Lamelle 2'', die sich gegenüber Fig. 3 in zweierlei Hinsicht unterscheidet. Zum einen hat eine Drehung um 90° stattgefunden; die Knicklinien 4'' liegen waagrecht und eine Überlappung der Knicklinien 3'', wie in Fig. 3 dargestellt, ist nun nicht mehr vonnöten. Zum anderen treten nun zwei unterschiedliche Arten von radial orientierten Knicklinien 3a'', 3b'' auf, die sich im Zickzackwinkel unterscheiden. Wie aus Fig. 4 weiters ersichtlich ist, entsarten dadurch die Prägeflächen zu Trapezen und die Lamelle 2'' erfährt, in Draufsicht betrachtet, eine Krümmung, die um so stärker ist je größer die Differenz der Winkel α'' und β'' ist, und je kleiner der Knickwinkel δ'' wird. Durch entsprechende Aufeinanderfolge von Knicklinien 3'' und 3b'' kann also der Lamelle 2'' beispielsweise eine in Draufsicht wellenförmige Gestalt verliehen werden, was bei bestimmten Feineinschnittvarianten im Laufflächenprofil von Vorteil ist. Für die axonometrische Darstellung wurde $\delta''=120^\circ$ gewählt. (Es ist hier einfacher mit δ anstelle von γ zu operieren, weil die Knicklinien 3a'', 3b'' zwei unterschiedliche Winkel γ bedingen.

Bei der in Fig. 5 dargestellten Ausführungsvariante ergibt sich eine besondere Prägestruktur für die Lamelle 2V dedurch, daß das Netzwerk aus senkrecht zur Ebene der Lamelle 2V stehenden, nicht zickzackförmigen Knicklinien 5V besteht, die mit schräg zur Ebene der Lamelle 2V laufenden zickzackförmigen Knicklinien 6V zu einem Netzwerk von Knicklinien kombiniert sind. Hierbei treten die Knicklinien 6V paarweise parallel zueinander verlaufend auf, und benachbarte Paare verhalten sich zueinander wie Bild und Spiegelbild. Die Prägestruktur beinhaltet Flächen in Form von gleichseitigen Trapezen und Parallelogrammen bzw. Rhomben. Die Lamelle 2V zeigt eine

ausgeprägte "Wellung" in Querrichtung, die sich auch in einer relativ starken Prägetiefe p^V auswirkt, die bis zu ca. 6 mm betragen kann. Demgegenüber ist die Strukturierung in radialer Richtung relativ schmal. Der von den Knicklinien 5V eingeschlossene Knickwinkel α^V wurde für die axonometrische Darstellung $\alpha^V = 60^\circ$ gewählt.

Fig. 6 zeigt eine Variante zu Fig. 5. Hier ist die Spiegelung der zickzackförmigen Knicklinien 6V so geführt, daß sich diese berühren und die Prägestruktur nunmehr aus Rhomben und Dreiecken besteht. Zusätzlich wurde das Knicklinien-Netzwerk gedreht, so daß die Knicklinien 5V nicht mehr orthogonal liegen. Eine Neigung der Ebene der Knicklinien 5V zur Querrichtung der Lamelle 2V von 20 bis 70° wird bevorzugt. Während in Fig. 4 die Lamelle 2V beim Abfahren des Laufstreifens ihre Neigung zur Straße sprunghaft ändert, wird dies durch das beschriebene Schrägstellen der Lamelle 2V vermieden. Vorteilhaft kann sich solch ein Schrägstellen, vor allem bei Anwendung im Schulterbereich des Reifens, auch auf das Fahrverhalten auswirken $\alpha^V = 60^\circ$.

Bei der in Fig. 7 dargestellten Ausführungsvariante einer Lamelle 2VI ist diese, in Draufsicht betrachtet, mit einer einfachen zickzack- oder wellenförmigen Struktur versehen, sodaß in Richtung der Feineinschnitttiefe verlaufende Kanten bzw. Eckbereiche vorliegen. Entlang dieser Eckbereiche bzw. Kanten sind durch Ausstanzen gebildete einspringende Nasen 11VI vorgesehen. Jede Nase 11VI bedingt ein Loch 12VI, in welches eine verzweigte Knicklinie 7VI bzw. eine gebogene Knicklinie einmündet. Während des Formens des Reifens bzw. während des Heizvorganges desselben tritt die Laufflächenkutschumkschneidung durch die Löcher 12VI. Da die Nasen in radialer Richtung orientiert sind, wird beim Entformungsvorgang der Laufflächengummi im Bereich der Löcher 12VI durchtrennt und die dadurch entstehende Wandstruktur in den Lamellenfeineinschnitten gewährleistet den nach der Erfindung zu erzielenden Effekt. Die durch das Stanzen der Nasen 11VI entstehenden Löcher 12VI sollen dabei so dimensioniert sein, daß wiederum eine Prägetiefe von bis zu 2 mm, insbesondere von ca. 1 mm vorliegt.

Fig. 8 bringt schließlich ein Beispiel einer Lamelle 2VII bei der verzweigten Knicklinien 7VII Anwendung finden, die aus geraden und bogenförmigen Elementen bestehen. Die verzweigten Knicklinien 7VII sind radial angeordnet und benachbarte verzweigte Knicklinien 7" sind gegenseitig orientiert. In Fig. 8 treten auch isolierte Knicklinien 8VII auf, die aber durch entsprechende Rundung dieser Partie ebenso gut vermieden werden können.

Bei allen beschriebenen und dargestellten Ausführungsvarianten können die Prägedimensionen so aufeinander abgestimmt werden, daß bei der Aufprägung bzw. Einprägung der Struktur keine bzw. kaum Materialverspannungen im Lamellenblech auf-

treten. Insbesondere ist es bei den in Fig. 1 bis 8 dargestellten Varianten möglich, die beschriebene und dargestellte Prägungsstruktur aus der Ebene durch Faltung entlang der Knicklinien entstehen zu lassen. Selbstverständlich ist es auch möglich, Verspannungen im Lamellenblech, die jedoch klein gehalten werden sollten, in Kauf zu nehmen, und das Netzwerk von Knicklinien durch Strukturen entstehen zu lassen, die eben nicht aus der Ebene faltbar sind.

In Fig. 9 ist ein Teilbereich eines Laufflächenprofils eines Fahrzeugreifens dargestellt, welches Lamellenfeineinschnitte 17 aufweist, die mit Reifenformlamellen, die gemäß Fig. 8, - allerdings in einer "breiteren" Version -, gestaltet waren, geformt sind. Dieser Bereich des Laufflächenprofils setzt sich aus Blöcken 14, die durch Querrippen 15 und in Umfangsrichtung verlaufende Nuten 16 begrenzt sind, zusammen. Die in einem Block 14 vorgesehenen Lamellenfeineinschnitte 17 verlaufen in Querrichtung und münden in die Umfangsnuten 16. Insbesondere beim Bremsen und Beschleunigen werden die Feineinschnittwände durch die Blockdeformationen, die im Latschbereich bzw. knapp vor dem Eintreten in die Aufstandfläche bzw. knapp nach dem Verlassen derselben auftreten, gegeneinander gepreßt und können auf Grund ihrer Struktur nur erschwert voneinander abgleiten, sodaß über Reibung Energie in Wärme umgewandelt und der Schlupf verringert wird. Es wird auch darauf verwiesen, daß die geschilderten und dargestellten Ausführungsvarianten abgewandelt und/oder miteinander kombiniert werden können.

Am fertigen Reifen können die Lamellenfeineinschnitte als Inseleinschnitte, als Sackeinschnitte oder als Einschnitte, die die Profilelemente komplett durchqueren, gestaltet sein.

Patentansprüche

1. Reifen mit einer Lauffläche, die Profilelemente wie Blöcke, in Umfangsrichtung verlaufende Rippen oder dergleichen aufweist, die mit Lamellenfeineinschnitten versehen sind, deren Wandbereiche eine von der Ebene abweichende Form aufweisen, dadurch gekennzeichnet, daß die Lamellenfeineinschnitte zumindest zum Teil einander zugeordnete 3-dimensional strukturierte Wandbereiche mit vor- bzw. rückspringenden Kanten bzw. Flächen aufweisen.
2. Reifen nach Anspruch 1 dadurch gekennzeichnet, daß die Kanten der strukturierten Wandbereiche bogenförmig gekrümmt sind und/oder ein Netzwerk bilden und/oder miteinander verzweigt sind.
3. Reifen nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die strukturierten Wandbereiche eine eingeprägte Struktur aufweisen, die sich aus bogenförmig gekrümmten Knicklinien (3, 3') zusammensetzt.
4. Reifen nach Anspruch 1 oder 2 dadurch gekennzeichnet, daß die strukturierten Wandbereiche eine eingeprägte Struktur aufweisen, die aus einem Netzwerk von Knicklinien (3", 4", 3a", 3b", 4", 5", 6", 5', 6') besteht.
5. Reifen nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die strukturierten Wandbereiche eine eingeprägte Struktur von verzweigten Knicklinien (7^{VI}, 7^{VII}) aufweisen.
6. Reifen nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die bogenförmig gekrümmten Knicklinien (3) als der Querrichtung der Wandbreite zugeordnete, wellen- oder sinusförmige Knicklinien ausgebildet sind.
7. Reifen nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die bogenförmig gekrümmten Knicklinien (3') vom Grund der Feineinschnitte beginnend fächerförmig auseinanderlaufen.
8. Reifen nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Netzwerk parallel zu einer Hüll-Ebene der strukturierten Wandbereiche liegende und zueinander parallele zickzackförmige Knicklinien (3") aufweist, die mit weiteren zickzackförmigen Knicklinien (4") kombiniert sind, die in im wesentlichen senkrecht auf die Hüll-Ebene gelegenen Ebenen liegen.
9. Reifen nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß die der Querrichtung zugeordneten Knicklinien (3"), in Querrichtung des Feineinschnitts betrachtet, jeweils zumindest mit den nächsten benachbarten Knicklinien (3") überlappen.
10. Reifen nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß zwei unterschiedliche Gruppen von radial orientierten Knicklinien (3a", 3b") vorliegen, die sich im Zickzackwinkel unterscheiden.
11. Reifen nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Netzwerk senkrecht zu einer Hüll-Ebene der strukturierten Wandbereiche stehende, nicht zickzackförmige Knicklinien (5") aufweist, die mit schräg zur Hüll-Ebene verlaufenden, zickzackförmigen Knicklinien (6") kombiniert sind, wobei die zickzackförmigen Knicklinien (6") paarweise parallel zueinander verlaufen und benachbarte Paare zueinander spiegelbildlich sind.
12. Reifen nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet,

net, daß die zickzackförmig gestalteten Kricklinien (6^v) derart miteinander kombiniert sind, daß Berührungspunkte bei der Spiegelung entstehen.

13. Reifen nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß die Kricklinien (5^v) in einer nichtorthogonalen Lage im strukturierten Wandbereich aufscheinen, wobei eine Neigung der Ebenen der Kricklinien (5^v) zur Querrichtung des Wandbereiches von 20 bis 70° bevorzugt ist. 5
10
14. Reifen nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Feineinschnitt, in radialer Draufsicht betrachtet, primär zickzack- oder wellenförmig ist, wobei die parallel zueinander verlaufenden Kanten bzw. Eckbereiche der Wellen der Radialrichtung zugeordnet sind, und wobei entlang der Kanten bzw. Eckbereiche ein- bzw. vorspringende Nasen (11^{vi}) vorgesehen sind, wobei jede Nase (11^{vi}) einen Bereich bedingt, in den eine verzweigte Kricklinie (7^{vi}) bzw. eine gebogene Kricklinie einmündet. 15
20
15. Reifen nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß verzweigte Kricklinien (7^{vi}) im wesentlichen in radialer Richtung durch die strukturierten Wandbereiche laufen, wobei benachbarte verzweigte Kricklinien (7^{vi}) entgegengesetzt orientiert sind. 25
30
16. Reifen nach einem der Ansprüche 1 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß benachbarte Kricklinien einen Minimalabstand (B) voneinander aufweisen, der mindestens 0,5 und höchstens 5 mm beträgt. 35
17. Reifen nach einem der Ansprüche 1 bis 16, dadurch gekennzeichnet, daß die Hüllebenen der strukturierten Wandbereiche einen Abstand zwischen 0,5 und 7 mm, insbesondere 1,8 mm aufweisen. 40
18. Reifen nach einem der Ansprüche 1 bis 16, dadurch gekennzeichnet, daß die Feineinschnitte eine Dicke im Bereich von 0,4 bis 0,8 mm aufweisen. 45
19. Reifenformlamelle zum Herstellen von Lamellenfeineinschnitten an Laufflächen von Reifen nach einem der Ansprüche 1 bis 18, dadurch gekennzeichnet, daß das Lamellenblech eine eingepreßte dreidimensionale Struktur aufweist, mit Kricklinien, die bogenförmig gekrümmt sind und/oder ein Netzwerk bilden und/oder miteinander verzweigt sind. 50
55

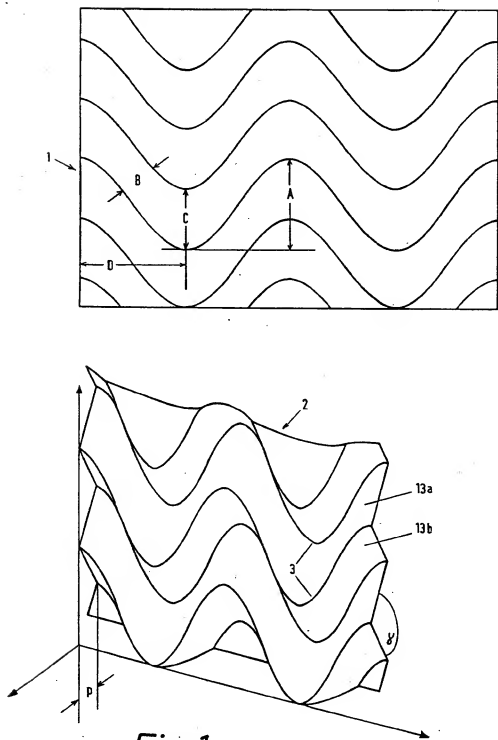


Fig. 1

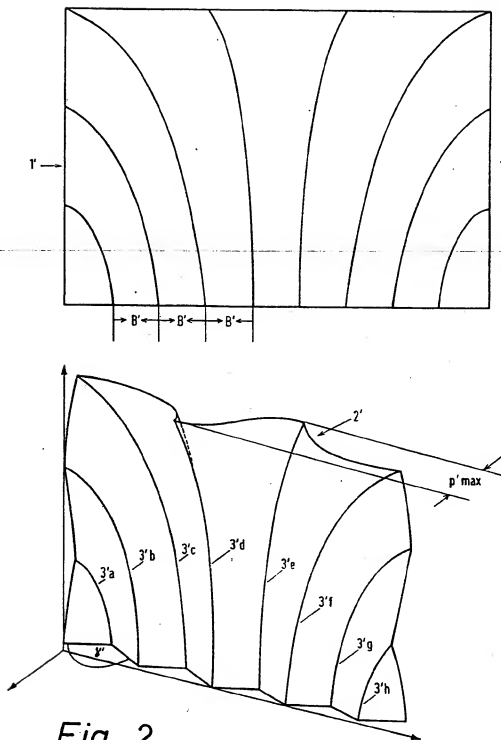


Fig. 2

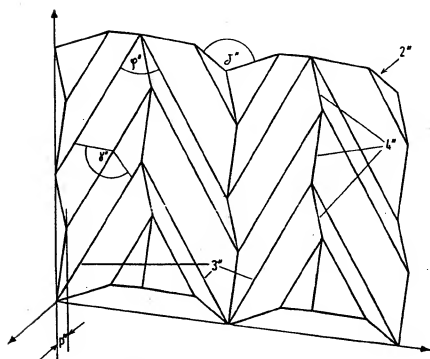
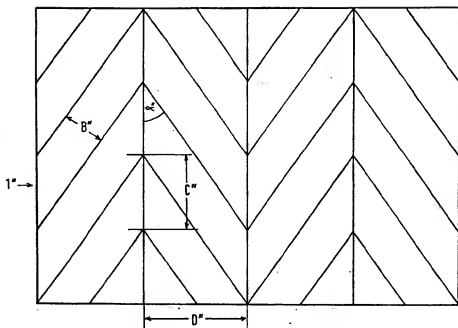


Fig. 3

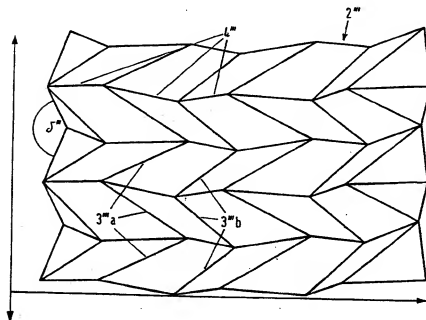
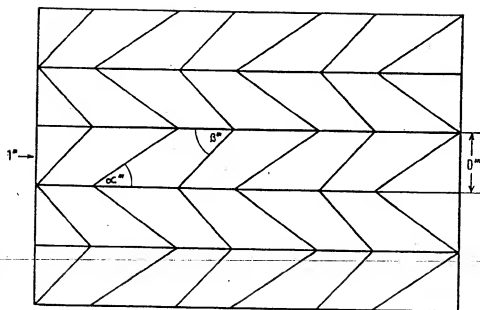


Fig. 4

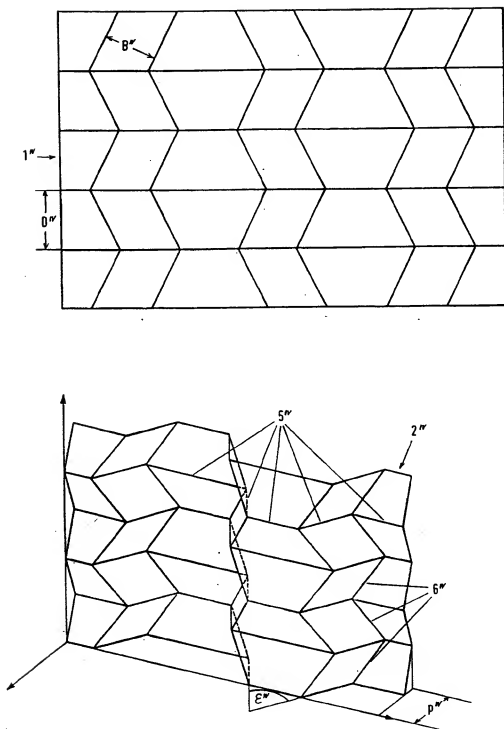
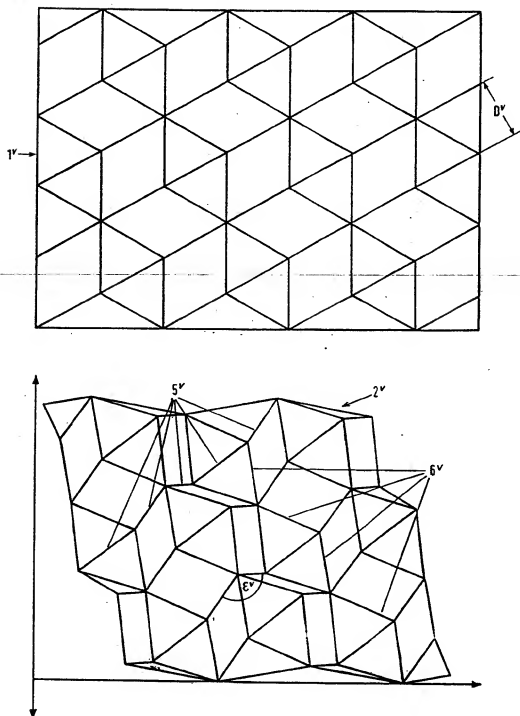


Fig. 5

*Fig. 6*

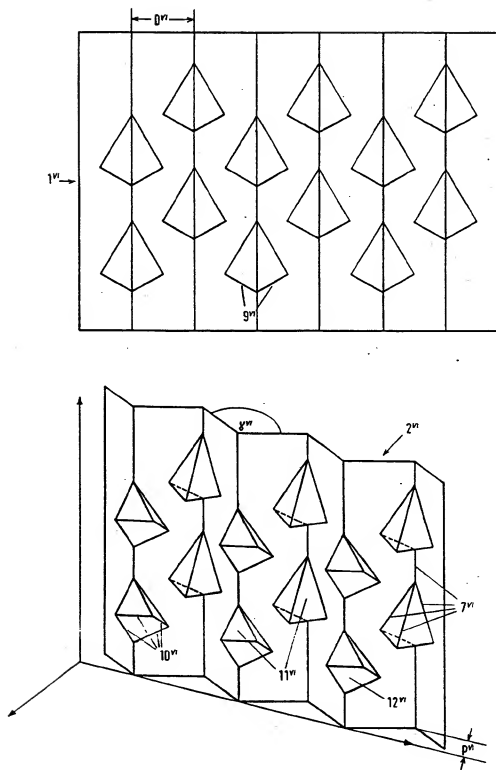


Fig. 7

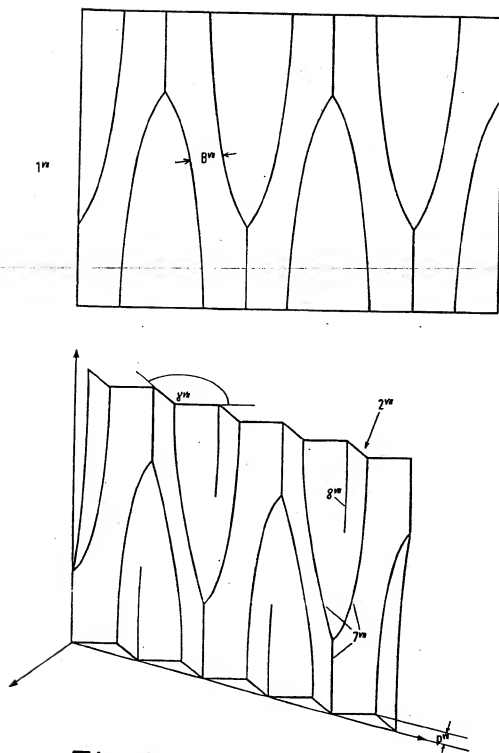


Fig. 8

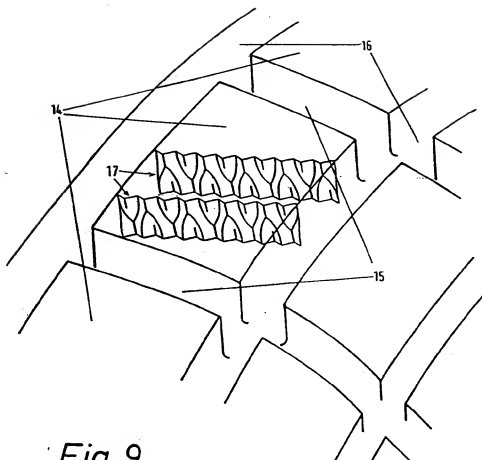


Fig. 9



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 92 89 0094

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.5)
P, X	DE-A-4 107 547 (DEUTSCHE SEMPERIT GMBH.) * Ansprüche; Abbildungen *	1, 2, 4	B60C11/12
X	EP-A-0 378 090 (MICHELIN & CIE) * Ansprüche; Abbildungen *	1-4	
A	EP-A-0 131 246 (CONTINENTAL GUMMI-MERKE AG) * Ansprüche; Abbildungen *	1	
D, A	EP-A-0 282 765 (MICHELIN & CIE) * Ansprüche; Abbildungen *	1, 2, 4	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.5)
			B60C
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Rechercheamt DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 25 AUGUST 1992	Prüfer BARADAT J. L.
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus einem Grundsatz angeführtes Dokument A : Mitglied der gleichen Patentfamilie, überlappendes Dokument X : von besonderer Bedeutung als solches betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung desselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur	

EPO FORM 150 (6.8.92) (P/0001)